NUMER ZAWIERA: „Rynek samochodowy dla nas", „O cło od samochodów", „W mieście można rozwijać 100 kml. g. szybkości", „Nowe znaki drogowe", „Tajemniczy lotnik", „Dwie wystawy samochodowe", „Angielski L. O. P. P.", „Autoklub starców" i t. d.

TYGODNIK AUTOMOBILISTY i LOTNIKA

30 GR.

AUTOLOT P. K. O. 16.940.

WYCHODZI WE WTORKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22, TEL. 85-68

Rok II. 12 luty 1929 r. Nr. 7(35).

Nasz rynek samochodowy dla nas.

Ostatnia działalność amerykańskich koncernów automobilowych w Polsce daje podstawy do twierdzenia, że nasz skromny dotychczas rynek samochodowy nabiera coraz—to większego znaczenia dla importerów.

Oczywiście fakt ten w stosunku do przemysłu samochodowego Stanów Zjednoczonych nie jest zdarzeniem oderwanem. Wzmożona działalność przemysłu amerykanskiego w Europie, jak zakładanie nowych przedsiębiorstw (Ford w Anglji), zabezpieczanie sobie wpływu na istniejące już i wprowadzone na rynku fabryki, kontrola produkcji tych fabryk (Opel General Motors w Niemczech), wreszcie najprostsza forma jaką jest zakładanie fabryk montażowych mających obsługiwać i nastawionych z góry na pewne rynki (Polska, Rumunja) pozwala przypuszczać, że zagadnienie opanowania rynków obcych jest szczególnie ważne dla amerykańskich przemysłowców automobilowych.

Do tej pory bowiem pozycja eksportu w przemyśle samochodowym St. Zj. A. P. wyrażona w liczbie niedochodzącej do 10% produkcji całkowitej, ponieważ resztę chłonął rynek własny. Teraz widocznie musiały nastąpić poważniejsze zmiany w usposobieniu rynku wewnętrznego Ameryki, skoro przemysł automobilowy skierowuje się coraz wyraźniej ku rynkom obcym, nietylko europejskim.

Zanim przejdziemy do sprawy naszego rynku samochodowego chcielibyśmy, celem jaknajdokładniejszego zobrazowania tego problemu, omówić pokrótce te przeobrażenia, jakie, zdaniem naszem, zaważyły decydująco na dalszej zdolności nabywczej rynku wewnętrznego amerykańskiego.

Jako pierwsza przyczyna nasuwa się nam t. zw. nasycenie rynku, które w tej chwili zdaje się osiągać swe ostateczne granice. Jest to jednak powód raczej mechaniczny, wiadomo bowiem, że pojemność rynku można pewnemi środkami zwiększyć lub osłabić — w każdym razie można ją odpowiednio zmieniać, oczywiście w pewnych granicach i mając możność dysponowania odpowiedniemi środkami.

Środków tych nie brak przemysłowi automobilowemu Ameryki, więc nie tutaj tkwi zasadnicza przyczyna zmiany dotychczasowego kierunku produkcji i zbytu.

Naszem zdaniem,—które oczywiście może być zwalczane i może spotkać się z argumentami, które je obalą,—przyczyna ta leży gdzie indziej.

W związku z tem musimy zrobić wycieczkę w dziedzinie ostatnich zagadnień ekonomiki amerykańskiej. Wchodzi tu w rachubę przedewszystkiem t. zw. „fordyzm." Takie bowiem imię nadano tej produkcji, której podstawą jast masowość i seryjność wyciągnięte do ostatecznych granic w dużej mierze kosztem jakości. Tendencję tą nazwano tak od nazwiska jej twórcy przejął również inny wielki koncern automobilowy, ostro konkurujący z resztą przemysłu automobilowego i reprezentujący ogromną potęgę przemysłową. Do pewnej chwili odbiorca amerykański stał pod flagą „fordyzmu."

Braki w jakości zastępowała niska cena i doskonała organizacja sprzedaży.

Jednakowoż w miarę wzrastania — szczególnie dzięki wojnie światowej-amerykańskiej „Prosperity," w miarę wzrostu wymagań przeciętnego odbiorcy, poczęto stawiać nad „fordyzmem" coraz więcej znaków zapytania. I tu jest sedno sprawy. Przemysł automobilowy amerykański patrząc daleko w przyszłość musi liczyć się z tem, że popyt na wozy najtańsze na rynku domowym będzie zmniejszać się i stopniowo zmaleje. Stąd płyną tendencje opanowania i kontrolowania rynków obcych.

Oczywiście trzeba lokować na tych rynkach *wozy najtańsze, które w uboższych krajach europejskich będą miały powodzenie tylko ze względu na cenę.*

Rozważmy teraz na tem tle zagadnienie rynku samochodowego u nas. Na podstawie tego, co powiedzieliśmy, możemy ustalić następujące pewniki.

Nasz rynek samochodowy, którego pojemność zwiększa się z dnia na dzień, jest na najlepszej drodze, by stać się kolonją obcą.

Jest rzeczą oczywistą, że po usadowieniu potężnych koncernów obcych samodzielny rozwój naszego przemysłu samochodowego zostaje przekreślony.

Poważne sumy będą odpływać rok rocznie z kieszeni odbiorców zagranicę.

Polska jest w specjalnem położeniu i musi liczyć się z możliwością wojny obronnej.

Musimy liczyć się z tem, że możemy być prawie całkiem odcięci od świata i zdani na własne siły. Problem transportowy jest zasadniczem zagadnieniem każdego państwa w razie konfliktu zbrojnego. Wykazała, i udowodniła to wojna światowa.

Czyż w razie takiej ewentualności, nie mając własnej silnie rozwiniętej produkcji, zalani obcym towarem przez fabryki montażowe, będziemy sprowadzać części zapasowe samolotami z Kopenhagi lub skądinąd?

Być może, iż czynniki miarodajne zajmują się już choćby częściowo tą sprawą. Dotychczas jednak problem rynku samochodowego u nas był sprawą drobną, nawet prawie nieistniejącą. Teraz jednak staje się on zagadnieniem bardzo poważnem.

Zagadnienie to doprowadza nas wprost do sprawy produkcji krajowej. Nasza produkcja samochodowa jest dopiero w zalążku nie produkujemy nawet 1000 samochodów rocznie. Jest więc rzeczą oczywistą, że nie można tej gałęzi produkcji nie pomóc, że wymaga ona szczególnej opieki i że koniecznością, jest umożliwić jej konkurencję z zalewem obcym.

I to właśnie jest zadaniem i interesem całego społeczeństwa w najbliższej przyszłości.

Tembardziej, że najbliższy rozwój motoryzacji kraju pójdzie bezwątpienia w pierwszym rzędzie po linji rozwoju komunikacji auto usowej i rozbudowy środków transportowych. Dotychczasowe doświadczenia z taniemi maszynami obcemi, — na których podwoziach karosowano autobusy, — nie byłyby dodatnie. Raczej smutne. Nazwa „trumny na pneumatykach" nie jest napewno nazwa wesoła. Maszyny wątłej i nie przystosowanej do naszych dróg, które są nieco inne od dróg na Zachodzie, nie wzmoże i najlepszy szofer.

Dlatego też w interesie własnego bezpieczeństwa, w interesie własnej produkcji i w obronie własnej swobody gospodarczej i technicznej, całe społeczeństwo winno zaopiekować się, zainteresować i poprzeć produkcję, czysto krajową, wytwarzającą całą maszynę na miejscu.



Fokkery linji lotniczych „Lot", pomimo 30° mrozu nie zaznały uszczerbku i polskie linje lotnicze obsługiwane są z pełną regularnością.

SAMOCHODY ZAKŁADÓW MECHANICZNYCH Sp. Akc. „URSUS" CAŁKOWICIE WYKONANE W KRAJU.

Trzeba zdać sobie sprawę z tego, że ten zalew obcych samochodów, który zbliża się coraz bardziej do nas, nie będzie powodził maszyn pierwszorzędnych. Będą to maszyny, których w większej części nie będzie można już neokować na innych rynkach światowych.

Trzeba się liczyć również z tem, że z chwilą gdy przyjdzie kolej na dalszy etap ruchu samochodowego, t. j. gdy człowiek przeciętnie sytuowany będzie mógł zostać właścicielem małego samochodu, powinniśmy mieć na rynku własny typ wozu tego rodzaju, dostosowany do naszych warunków.

We własnym zatem interesie pamiętajmy, że musimy być panami na naszym rynku i mieć nań wpływ decydujący.

Napewno nie jest to nieosiągalne, o ile umiejętnie i dostatecznie szybko zaczniemy nad tem pracować.

A. M. F.

Samoloty na kredyt. Włosi zabrali się nie na żarty do „ulotniczenia" swego kraju. Oto nowy szczegół godny naśladowania. Powstało towarzystwo, t. zw. — w skrócie — S. V. A. T., które ma na celu sprzedawanie maszyn sportowych jaknajszerszym warstwom ludności na bardzo dogodnych warunkach. Warunki te obejmęją spłaty długoterminowe i... ubezpieczenie. Co ciekawsze, że towaazystwo to ma jakoby nie korzystać wcale z subsydjów państwowych.

Międzynarodowa wystawa lotnictwa słabosilnikowego w Szwajcarji. Wystawa zostanie otwarta w dniu 15-ym marca i trwać będzie dni dziewięć. Sądząc z licznie napływających zgłoszeń, wystawa zapowiada się bardzo interesująco i może mieć wpływ poważny na dalszy rozwój lotnictwa sportowego i turystycznego.

Angielski L. O. P. P.

Widocznie dotychczasowa popularyzacja lotnictwa w Anglji nie dała zadowalających rezultatów, skoro rząd brytyjski uważał za stosowne i konieczne udzielić pomocy nowopowstałemu towarzystwu, bardzo zbliżonemu w swych ogólnych tendencjach do naszego LOPP'u. Oficjalna nazwa tego towarzystwa brzmi „National Flying Service ltd." (w dosłownem tłumaczeniu: Narodowa służba lotnicza sp. z. o. o.). Celem towarzystwa jest założenie w Londynie i w ważniejszych centrach całej Anglji szeregu klubów lotniczych, organizowanie szkolnictwa lotniczo cywilnego i ułatwienie młodym pilotom dalszego wykształcenia w tym kierunku, budowa cywilnych aerodromów itp.

Towarzystwo to otrzymywać będzie subsydja od rządu angielskiego w stosunku do ilości członków. Przez pierwsze trzy lata rząd płacić będzie za każdego członka założonych klubów 10 funtów szterlingów rocznie z tem, że ogólne subsydjum nie może przekroczyć 15 tysięcy funtów ang., jednakowoż ewentualne przekroczenie tej sumy w jednym roku można przenieść na rachunek lat następnych. W ciągu dalszych siedmiu lat subsydjum rządowe zmniejsza się o 50% i sumy rocznej przekraczać nie wolno.

Wypłacanie towarzystwu subsydjów zależne jest od wykonania jego planu inwestycyjnego. Mianowicie towarzystwo ma zbudować w ciągu trzech lat dwadzieścia aerodromów i osiemdziesiąt mniejszych lotnisk. Towarzystwo zamierza rozpocząć bardzo energiczną akcje i już w kwietniu przystąpić do szkolenia pilotów.

Jednym z dyrektorów towarzystwa jest znany lotnik angielski sir Alan Cobham.

PRZED CZYNEM POLSKIEGO LOTNIKA.

Od dłuższego czasu szpalty gazet przeważnie codziennych są przepełnione różnemi wiadomościami o polskich przygotowaniach do wielkich raidów, które mają przysporzyć narodowi naszemu sławę i dowieść, że i w lotnictwie nie tylko bierny ale i czynny bierzemy udział. Niestety, ale szerszy ogół społeczeństwa i prasy, do tych wszystkich poczynań odnosi się bezkrytycznie, nie zdając sobie sprawę z istoty rzeczy.

Zastanówny się zatem nad tą sprawą a w szczególności nad tem, na czem polega znaczenie takiego lotu dla narodu.

Przelot z jednej miejscowości do drugiej lub innemi słowy raid ma przed sobą zawsze za zadanie dokonanie przelotu, którego jeszcze nikt nie dokonał lub którego dokonanie jest bardzo trudne. Każdy lot wymaga wielkiego przygotowania, dużej znajomości rzeczy, oraz wielkiej orjentacji, gdyż zwykle na szczupłych przesłankach musi się ułożyć cały plan raidu, przewidzieć wszystkie warunki lotu, tak by można zorjentować się co do konstrukcji maszyny, którąby warunkom lotu podołała. Typ maszyny częstokroć przesądza udanie się całej imprezy i na nic pójdzie cały trud i odwaga najdzielniejszych pilotów jeśli samolot zadaniu swemu nie sprosta. Tu ma wielkie pole do popisu konstruktor, od jego zdolności zatem zależy w dużej mierze udanie się całej imprezy. Skonstruować naprawdę dobry typ maszyny nie jest tak łatwo i tym którzy lotnictwem choć trochę się zajmują jest wiadomem, że na zbudowanie dobrego samolotu składa się bardzo wiele lat mozolnej pracy i zwykle do dobrego typu dochodzi się drogą ewolucji t. j. przez doskonalenie jednej konstrukcji. Inżynier konstruujący nowy typ maszyny musi korzystać z prac i doświadczeń innych konstruktorów oraz musi umieć umiejętnie zastosować najnowsze wyniki prac laboratoryjnych instytutów aerodynamicznych.

Równie ważną rolę odgrywa wybór silnika, który musi być odpowiedniej mocy, by z łatwością mógł udźwignąć cały ciężar samolotu w powietrzu nadając mu jak największą szybkość postępową, a jednocześnie jaknajmniej zużywać materjałów pędnych, by módz jak najdłużej lecieć bez lądowania. Najważniejszą rzeczą jest pewne działanie motoru. Bardzo często się zdarza, że silnik tuż przed celem z błahych powodów defektuje i cała impreza kończy się tragicznie. Szczególnie dawało się to dotkliwie we znaki w początkach lotnictwa, kiedy technika budowy silników lotniczych nie stała jeszcze na odpowiednim poziomie.

Jak widzimy bardzo wiele rzeczy składa się na powodzenie raidu, tak że zwycięstwo nie jest wyłącznie udziałem jednostki. Jest ono przedewszystkiem świadectwem tężyzny przemysłu narodowego, jest sukcesem całego narodu. Nie uzyska się tego przez przemalowanie barw samolotu, nie wystarczy drogą składek zebrać pieniądze i za nie kupić samolot zagranicą, bo jeśli naród ma odnieść sukces przez jakikolwiek czyn, to podstawy do tego czynu muszą wyrość w narodzie.

Ambicja i duma narodowa każe państwom kulturalnym stawać do walki o władze nad błękitami i każde państwo przez dokonanie wielkiego rajdu podkreśla swoją przynależność do rodziny państw wielkich.

Dlatego to kładzie się wielki nacisk na ich charakter narodowy i dlatego też niektóre z nich mają bardzo wielkie nieraz znaczenie polityczne.

Włoska izba handlowa pragnąc pobudzić lotnictwo włoskie do czynu ufundowała, wysoką nagrodę pieniężną dla lotnika włoskiego, który pierwszy jednym lotem na aparacie włoskiej konstrukcji przeleci nad Atlantykiem z Włoch do Brazylji.

I Polska pragnie też dokonać czynu wielkiego, lecz w jaki sposób, o tem wszyscy wiemy.

W ten sposób osiągamy sukces tylko częściowo. Poza tem, że nieprzeciętnych mamy lotników, niczego nie dokażemy, a w to nikt nie wątpi tak w kraju jak i zagranicą.

Lotnik polski dotychczas przemysłowi polskiemu nie przysporzył sławy, pomimo tego, że posiadamy w kraju 4 fabryki samolotów oraz jedną silników lotniczych. Fabryki te pomimo opłakanych warunków, potrafiły opracować kilka oryginalnych konstrukcyj. Mimo to w Polsce dotychczas używa się wyłącznie typów obcych, raidy wielkie odbywa się również na cudzych aparatach (nawet w Polsce nie produkowanych). Jednem słowem czyni się reklamę obcemu przemysłowi.

Jak bardzo wyprzedzili nas pod tym względem Czesi!

Wskazanem by było, żeby zakończył sie już ten okres lotnictwa, kiedyto piloci polscy zdobywali nagrody na obcych samolotach. Jakże miło będzie szybować na samolocie, którego kształty skreśli ręka polskiego konstruktora, a który wykuje i potem swoim zrosi robotnik polski. Taki samolot nie tylko z barw będzie polskim, ale „z krwi i kości". A wówczas raidy na takich samolotach będą pełnym sukcesem polskiego lotnictwa.

Podział rekordów światowych. Na ostatnio odbytej konferencji w Brukseli F. A. I. zatwierdziła 82 zgłoszonych rekordów lotniczych, z tego m. in.: niemieckich 25, amerykańskich — 17, francuskich—10, oraz angielskich, włoskich i czeskich po 4.

Pilotka amerykańska projektuje raid transatlantycki na aparacie pochodzenia europejskiego.

Będzie to wodnopłatowiec Rohrbacha „Rostra", dwumotorowy o sile 1000 K. M.

„Rostra" normalnie zabiera na swój pokład 5 pasażerów i 3 ludzi załogi.

W miejsce 4 pasażerów na czas przelotu będą zainstalowane dodatkowe zbiorniki benzyny, co zwiększy promień działania do 4.000 klm.

Tajemniczy lotnik.

W ostatnich dniach przybył do Portu Plymonth „Lircraftsman shaw" bardziej znany pod swem właściwem nazwiskiem jako pułkownik T. E. Lawrence. Przybył on na wezwanie rządu angielskiego z Indji, gdzie służył na pograniczu Afganistanu w jednym z indyjskich pułków lotniczych. Jemu to przypisywano główną rolę w wywołaniu ostatnich zamieszek w Afganistanie.

Lawrence-shaw odbył podróż z Bombaju do Hymonth trzecią klasą. Rzadko pojawiał się na pokładzie i jeszcze rzadziej wdawał się w rozmowy z współtowarzyszami podróży. Gdy okręt zawinął do Portu, Lawrence-shaw wsiadł do łodzi motorowej wysłanej specjalnie z brzegu, wylądował w odosobnionem miejscu i zniknął z oczu ludzkich. Żadnemu z dziennikarzy nie udało się uzyskać z nim rozmowy ani jakiejkolwiek informacji o dalszych jego planach.

Są głosy, że tajemniczy lotnik nie jest, czy nie był wcale pułkownikiem Lawrenc'em tylko kimś podstawionym, prawdziwy zaś Lawrence dalej ma działać w Afganistanie.

ZAKŁADY AKUMULATOROWE
SYST. „TUDOR" S. A.
WARSZAWA, ul. ZŁOTA 35.
Telefony: 404-94, 17-45, 121-74 i 329-46.
ODDZIAŁY:
Bydgoszcz, ul. Błonia 7. Telefon 13-77.
Poznań, ul. Mostowa 4a. Telefon 11-67.
Lwów, ul. Nabielaka 21. Telefon 52-35.

Z. A. T.

POLECAJĄ SWOJE ZNAKOMITE AKUMULATORY STARTEROWE
Sprzedaż na miasto st. Warszawę w firmie:
„MAGNET"
Warszawa ul. Hoża 33.
Telefon 19-31.

4,160,000,000 i 2,600,000,000 zł.

Te dwie liczby sięgające już wyżyn *liczb astronomicznych* są tylko ilustracją cyfrową rozwoju i obecnego stanu przemysłu autobusowego w St. Zj. A. P. Pierwsza z nich wyraża wartość całego majątku związanego z eksploatacją linji autobusowych (wozy, garaże, dworce, i t. d.); — jest ona, prawie tak wysoka, jak całość tegorocznego budżetu Państwa Polskiego. Druga cyfra zaś określa wpływy netto, jakie przemysł autobusowy w Ameryce osiągnął w zeszłym roku; — liczba tych wpływów jest o kilkaset miljonów złotych wyższa od całości obiegu pieniężnego u nas.

Na podstawie ostatniego „American Auto mobile Association" rozwój komunikacji autobusowej zdystansował poważnie amerykańskie linje kolejowe.

Sieć komunikacji autobusowej jest w tej chwili prawie trzykrotnie dłuższa od amerykańskiej sieci kolejowej.

Obejmuje ona:

1.022.695 klm.

czyli, że ułożywszy wszystkie linje autobusowe w Ameryce w jeden długi pas, możnaby nim otoczyć kulę ziemską wzdłuż równika przeszło dwadzieścia pięć razy, a Polskę wzdłuż jej granic lądowych i morskich możnaby otoczyć tym pasem okrągło 233 razy.

Czynnych jest w Stanach Zj. 44.486 autobusów.

* * *

Oprócz tego szkoły amerykańskie dysponują blisko

36 tysiącami

autobusów, przeznaczonych specjalnie dla przewozu dzieci z domów do szkół i zpowrotem. Wobec ogromnego ruchu kołowego w miastach amerykańskich urządzenie takie jest konieczne, o ile chce się zabezpieczyć dzieci przed możliwościami nieszczęśliwych wypadków.

FLIVVER HOBE albo włóczęga automobilowy.

Dawniej, przed kilku laty jeszcze, podróżowali oni koleją „szwarcowali się" uczepieni do pullmanowskiego wagonu. Teraz są to genialni konstruktorzy automobilowi.

Przecież istnieją w Ameryce przy drogach „cmentarze" samochodów. Wybór jest duży, przeważnie Fordów. Wystarczy wziąć podwozie Forda, karoserję Studebacker'a, motor Chandler'a i wóz gotów. A wygląda on więcej niż oryginalnie, każdy to przyzna. W każdym razie jednak można na nim jechać.

Ci „Flivver Hobe" są nową plagą amerykańską. Z zamiłowaniem uprawiają turystykę na cudzy koszt. Któż bowiem byłby tak naiwny, by kupować benzynę, skoro można ją dostać darmo od przyjezdnego, albo na stacji benzynowej.

Chociaż już dziś wiszą przy stacjach benzynowych duże plakaty: „Flivver Hobe nie otrzymają zadarmo benzyny, o ile nie jadą z paniami lub nieletniemi dziećmi", to przecież nietrudno jest wziąć po drodze jakieś dziecko, przewieźć je kawałek, wstąpić do stacji, i benzyna w baku zapewniona, I tak tam robią.

Flivver Hobe jest jedną jeszcze ilustracją jak zdemokratyzowany jest samochód w Ameryce.

Na Konserwację dróg we Francji, w roku 1929 uchwalone dodatkowe kredyty w sumie 2 miljonów dolarów, którą kluby samochodowe uważają za niewystarczającą, tembardziej, że zwiększone podatki od samochodów i rowerów w roku 1928 obliczane są na 7.430.000 dol. Przy powiększeniu kredytów drogowych tylko o 2 mil. dolarów rocznie, zmodernizowanie francuskiego systemu dróg bitych zajmie około 10 lat czasu.

W roku 1927 bezpośrednie podatki pobrane od miljona automobilistów wyniosły 103,617.000 dol.

Towarzystwo Eksportowe General Motors w ciągu 10 miesięcy roku ubiegłego sprzedało 210.290 samochodów, a w ciągu całego 1927 roku — 193.830. W ciągu 1925 i 1926 roku General Motors eksportował łącznie 219.685 wozów, czyli prawie tyle, co w ciągu roku ubiegłego.

W mieście można rozwijać i ponad 100 Klm/g.

Są to oczywiście wyjątki, gdy są urządzane nie *„harce automobilowe"*, jak nazywa prasa codzienna jazdę naszych niektórych kierowców taksówkowych, a pomysłowe i nawskroś oryginalne wyścigi samochodowe — jakimi są I Grand Prix Monte-Carlo, wyznaczone na dzień 14-go kwietnia b. r. na ulicach miasta Monte-Carlo.

Trasa wyścigu będzie wiodła, od quai Albert I; po ostrym wirażu przed kościołem Sainte Devote dalej pójdzie — pod stromą gorę na l'avenue de Monte-Carlo, przejdzie przed kasynem, — av. de Speluques, po dwu wirażach znajdzie się przed dworcem kolejowym; przejdzie dalej tunelem pod Tir-aux-pigeons na quai la Plaisance i wreszcie znów po wirażu znajdzie się — przed trybunami na quai Albert I.

W czasie wyścigu tunel będzie rzęsiście oświetlony. Wzdłuż drogi, mającej 3,180 mtr. ustawione będą liczne trybuny. Podczas wyścigu zawodnicy muszą okrążyć 100-krotnie tor, co w sumie wyniesie 318 kilometrów.

Zapisy do I Grand Prix Monte-Carlo trwać będą do 15-go marca, — przyjętych maszyn do startu będzie tylko 15.

Nagrody dla zwycięsców są dość imponujące, a mianowicie:

I-a nagroda, — puhar ks. Monaco i 100.000 franków (większa od najwyższej nagrody ostatniego zjazdu gwiazdzistego do Monte-Carlo, która wynosiła 40.000 fr.) II-a nagroda — 30.000 fr. i III-cia 20.000 gr.

Pozatemi nagrodami wyznaczone są znaczne premje dla zawodników którzy osiągną najwyższą szybkość.

* * *

Pomysłowe są Grand Prix Monte-Carlo — nie można zaprzeczyć, ale też i po amerykańsku zaczyna się reklamować ksiąstewko Monaco; aby jak najwięcej przyciągnąć ofiar do złotego cielca ruletki.

KURSY KIEROWCÓW SAMOCHODOWYCH

A. TUSZYŃSKIEGO

Warszawa, ul. Złota 25 m. 3, telefon 61-34.

Sekretarjat (Złota 25) czynny od godz. 10 do godz. 19.

Klub osiemdziesięcio-letnich automobilistów i Klub anty-automobilowy.

Jedyny w swoim rodzaju klub automobilowy założono w Hagen. Otóż p. Hellermann, liczący sobie 91 lat i mimo tak poważnego wieku zajmujący się czynnie automobilizmem założył klub automobilowy. Nie byłoby w tem ostatecznie nic dziwnego, gdyby nie warunki należenia do klubu, dość oryginalne. Członkiem klubu bowiem może być tylko taki automobilista, który skończył już 80-ty rok życia i teraz jeszcze zajmuje się czynnie sportem automobilowym. Jak dotąd udało się p. Hellerman'owi zwerbować dwudziestu osiemdziesięcio-letnich sportowców, którzy stali się członkami założycielami klubu i opracowali jego statut.

* * *

Drugi nie mniej oryginalny klub i najprawdopodobniej również jedyny chyba na świecie, założyła pewna grupa pań z arystokracji angielskiej. Jest to klub antyautomobilowy, mogą doń należeć tylko panie, które zobowiążą się nie kupować ani też nigdy nie używać samochodów. Nawet sama jazda samochodem jest wzbroniona, choćby to była nawet taksówka lub auto kogoś ze znajomych. Nawet na Anglję, która słynie przecież jako kraj oryginałów i oryginalnych klubów (istnieje tam np. Beefsteak-Club, klub poświęcony kultowi befsztyków, równocześnie zaś jeden z najwykwintniejszych klubów na świecie) jest to klub niezwykle oryginalny, przez swoje bezwzględnie wrogie stanowisko wobec samochodu. A samochód jest już w Anglji popularnym artykułem pierwszej potrzeby.

* * *

Miejmy nadzieję, że tak jak pierwszy klub, który chociaż jest bardzo sympatycznym odruchem nie przyczyni się zapewne do rozwoju automobilizmu, o tyle klub antyautomobilowy w niczem sytuacji na niekorzyść samochodu nie zmieni.

Zyskujemy nową szosę. W miesiącu wrześniu b. r. odbędzie się uroczyste otwacie, znajdującej się na ukończeniu szosy LIDA-WILNO. Dotychczas dla automobilistów dostępny jest tylko stary szeroki trakt.

Dla uczczenia otwarcia tak ważnego odcinka szosy, która ma znaczenie pierwszorzędne poza turystyką — handlowe i strategiczne, postanowiono urządzić na dzień otwarcia zjazd automobliistów z całej Polski. Nad zjazdem objął protektorat Automobilklub.

W ciągu pierwszych 7 miesięcy r. ub. Francja importowała 4924 samochodów, podczas gdy w tym samym okresie 1927 roku — tylko 2403. Innemi słowy, import samochodów do Francji w pierwszej połowie 1928 r. wzrósł prawie o 50%

Liczba importowanych ciężarówek i traktorów wzrosła z 36 do 150 wozów.

Francuski eksport samochodowy za okres pierwszych 7 miesięcy 1928 r. spadł o 18% w porównaniu z odpowiednim okresem 1927 roku, co w liczbach wyraża się następująco: w ciągu pierwszych 7 miesięcy 192. r. eksportowano 22,884 wozów, a w odpowiednim okresie 1927 roku — 28,063.

Najwięcej eksportowano samochodów do Algieru. Na drugiem miejscu stoi Hiszpanja, a na trzeciem Anglja.

Walne zebranie członków Automobilklubu Polski, które odbyło się w dniu 6 b. m., uchwaliło szereg doniosłych posunięć w rozwoju automobilizmu polskiego i w zakresie własnem klubu.

Z uchwał walnego zebrania ważne jest i doniosłe dla rozwoju klubu obniżenie opłat dla członków nadzwyczajnych mogących korzystać z tryptyków, przepustek, wskazówek, informacji, udzielanych przez A. P., oraz utrzymywać bezpłatnie czasopismo „Auto". Wpisowe dla członków nadzwyczajnych wynosić będzie tylko 40 zł., składka również 40 zł. (Dla firm i osób prawnych wpisowe i składka po 100 zł.). Członkowie zwyczajni płacą 180 zł. składki i tyleż wpisowego.

Pozatem walne zebranie uchwaliło nabycie na nową siedzibę Klubu nieruchomości przy ul. Szucha Nr. 10. Dom ten jest obszerny i umożliwi rozszerzenie biur i lokalu towarzyskiego. Istnieje dalej możliwość urządzenia przy nowej siedzibie garażu na 30 samochodów. Przeniesienie klubu do własnego domu nastąpi z początkiem sezonu. Dla pokrycia kosztów własnego gmachu została wypuszczona przez klub wewnętrzna amortyzacyjna 5-procentowa pożyczka kupowana chętnie przez członków.

Następnie do komitetu A. P. na 1929 r. zostali wybrani: *Karol hr. Raczyński, Ryszard Borman, Adrian Chełmicki, Kazimierz Dziewanowski, Stefan Fuchs, Józef Grabowski, Tadeusz Hevne, Franciszek Karpiński, Franciszek Kobyliński, Stanisław ks. Lubomirski, Jan Lilpop, Kazimierz Meyer, Tadeusz Marchlewski, Edward hr. Raczyński, Mieczysław Rappe, Janusz Regulski, Franciszek Sznarbachowski, Kazimierz Wasilewski Adolf Zaleski i Jerzy Zdziechowski.*

Skład komisji balotującej ustanowiony następujący: *Edward Białkowski, Paweł Bitschan, Mieczysław Brun, Antoni Dąbrowski, Karol Hettlinger, Aleksander Leszczyński, Jan Ignacy Majewski, Roger hr. Morstin, Juljan Srzednicki i Aleksander Tallen-Wilczewski.*



De Vilbiss

DENES & FRIEDMANN A.G. WIEN

„DE VILBISS"

Najnowsze amerykańskie urządzenia do natryskiwania farb i lakierów.

ZOELLNER WERKE A.G. BERLIN-NEUKÖLLN

LAKIERY SAMOCHODOWE

PROTOL — Nitro-Celuloidowe, bezbarwne i Kolorowe.

TOKIOL — szybkoschnące

Przedstawiciel na Polskę: J. SZWARCMAN — Warszawa, Próżna 9, tel. 284-10.

Dwie wystawy.

Wystawy automobilowe w Ameryce nie są szczególnie interesujące. Jest tak dlatego, że przemysł automobilowy amerykański nie widzi przed sobą żadnych ważniejszych zagadnień konstrukcyjnych, gdy przeciwnie cała prawie działalność automobilizmu europejskiego wciąż stawia sobie i rozwiązuje problemy konstrukcyjne. Gdy Europa na swych wystawach demonstruje przeważnie nowe swe zdobycze, to nie można tego zauważyć w odniesieniu do przemysłu amerykańskiego. Wystawa nowojorska zawiodła wszystkie oczekiwania tych, którzy spodziewali się zobaczyć na niej jakieś sensacyjne nowości techniczne, jakieś nowe idee konstrukcyjne. Jest to całkiem zrozumiałe, że przemysł samochodowy amerykański, — którego podstawą jest produkcja masowa,—nie interesuje się w tej chwili zagadnieniami konstrukcyjnymi. Po pierwsze patrząc na samochód pod kątem produkcji i zbytu nie widzi on celu w pogoni za nowem, gdy jeszcze można z powodzeniem sprzedawać stare. Po drugie siła finansowa i zasoby pieniężne pozwalają mu na, o wiele szybsze przystosowanie produkcji do jakiegoś nowego wynalazku.

Oczywiście nie należy tego rozumieć w ten sposób jakgdyby nie było na ostatniej wystawie nowojorskiej żadnych ulepszeń czy zmian. Owszem jest ich trochę, ale nie są to zmiany decydujące, tylko mniej lub więcej miłe drobiazgi.

Szczególnie bogato wygląda grupa ośmio cylindrówek. Tutaj na pierwszem miejscu postawić należy nowy model Duesenberg 260 km. który rozwinąć może 200 klm. na czwartym biegu, a 150 na trzecim.

Ogólną bardzo wyraźną cechą wystawy jest pogoń za nowością: — nowość w linji, nowostki w akcesorjach. Mnóstwo herbów fabrycznych, monogramów i innych drobiazgów związanych z modą.

Na jednym z wozów umieszczono nawet zegar słoneczny.

Z Europy brał udział w wystawie Austin (Anglja) Mercedes-Benz (Niemcy), no i wreszcie Vanxhall, którego trudno uważać za europejczyka, skoro znajduje się całkowicie w rękach koncernu General Motors.

Miniaturowe wozy Austin'a budziły sensację i zaciekawienie, nie mogą one jednak liczyć, by mogły znaleść kupców w Ameryce. Austin był zresztą reprezentowany na wystawie głównie ze względów prestiżowych.

Pewne szanse na zbyt na rynku amerykańskim ma Mercedes-Benz.

* * *

Włoski salon automobilowy po raz pierwszy odbywał się w Rzymie. Dotąd miejscem wszelkich wystaw samochodowych był Medjolan. W tym roku na wyraźne żądanie „Il Duce" Medjolan ustąpił Rzymowi.

Daje się zauważyć zdecydowany zwrot do wozu zamkniętego. Limuzyna jest panią sytuacji. Niektóre firmy wystawiły tylko wozy zamknięte, już to z miejscem kierowcy oddzielnem, lub nie.

Różnice cen między poszczególnemi fabrykami włoskiemi są bardzo duże. Mały 1300 c.c. Alfa-Romeo kosztuje jakieś 55.000 lirów, gdy wielki 6-cyl. Fiat 525, 3.7 litra kosztuje tyleż samo.

Całość produkcji samochodowej Włoch obejmuje około 60 tys. wozów. Z tego mniej więcej 50 tys. produkuje Fiat, reszta zaś przypada na inne fabryki.

W 75 procentach fabryki włoskie pracują na eksport. Skutkiem złych dróg automobilizm nie może rozwinąć się intensywnie. Dopiero wykonanie wielkiego planu budowy szos zmieni sytuację na lepsze.

W mieście Milwaukee, Wisconsin, znajduje się 10.000 samochodów, które są tak zużyte, że Inspektor podatkowy Milwaukee Louis Arnold odmówił opooatkowania tych wozów, albowiem wartość ich jest tak niska, a tem samem i podatek, że ściągnięcie go kosztowałoby miasto więcej, niż wynosiłby osiągnięty z tego źródła dochód.

Sekretarz Automobilowego Towarzystwa Przemysłowego w Milwaukee Francis Cannon oświadczył, że samochody te winny być natychmiast wycofane, gdyż zagrażają one bezpieczeństwu publicznemu. Wspomniane Towarzystwo otworzyło specjalny warsztat, w którym zużyte samochody są demontowane. Części będące jeszcze w dobrym stanie, są sprzedawane, a reszta idzie na szmelc.

Ciekawą byłaby statystyka samochodów niezdatnych do użytku, a jednak krążących po ulicach Warszawy.

O cło od samochodów.

Ogólną bolączką przemysłowców samochodowych i ogółu automobilistów jest niepamiernie i nieracjonalnie rozłożone wysokie cło od samochodów, słusznie też sprawę tą poruszył ostatnio *„Kurjer Warszawski"* w wzmiance p. t. *„Cło od samochodów"*. NN. autor w wzmiance tej pisze:

„Cło od wwożonych do Polski samochodów osobowych wynosi 340.50 zł. za kazde 100 kg. wagi, jeżeli samochód waży od 350 do 700 kg. Przy wadze samochodu od 700 do 1100 kg. cło wynosi 309.60 zł. za każde 100 kg.: maszyny ważące od 1100 do 1500 kg. płacą 402.40 złote cła od 100 kg.; wreszcie 619.20 złotych za 100 kg. wagi płacą auta o wadze ponad 1500 kg.

Omnibusy mają cło mniejsze: 172 zł. za 100 kg. ciężarowe samochody 161.60 zł. i 137.60 (do 1200 kg. i ponad 1200 kg.).

Podwozia clone są w sposób następujący: do 450 kg. — 111.80 zł.; od 450 do 700 kg. — 94.60 zł.; od 700 do 1100 kg. — 146.20 zł.; ponad 1110 — 249.40 za 100 kg. wagi.

Karoserje samochodowe osobowe — 1.238.40 zł. za 100 kg.; motocykle — 172 zł.; samoloty — 430 zł.; balony sferyczne — 106,60 zł.; balony sterowe — 139.30 za 100 kg.

Są to cła taryfy normalnej. Taryfa maksymalna jest podwójna.

Dziwna logika tej taryfy polega na wymierzaniu cła od wagi samochodu, a nie od jego wartości. Cło, wymierzone na podstawie dzisiejszej zasady, obciąża jednakowo maszynę luksusową i maszynę skromną, jeśli tylko ważą one tą samą ilość kilogramów,

Przy dzisiejszem stanie techniki samochodowej i samolotowej trudno byłoby wierzyć, że im samolot, motor lub samochód ważą mniej, tem są tańsze. Jest wprost przeciwnie często: *lekka i droga sportowa maszyna „Bugatti" płaci mniejsze cło, od niejednego samochodu taniego, tylko dlatego, że ten tani samochód waży więcej, niż „Bugatti"*. tak samo z samolotami. Jeśli chodzi zaś o motory, to między innemi zaletami — mała waga motoru decyduje o jego dużej wartości, a co za tem idzie — i cenie. Stare, z przed wojny — ciężkie, olbrzymie motory płaciłyby u nas cła największe — za swoją wagę.

W ten sposób taryfa celna popiera niesłusznie wwóz drogich luksusowych lekkich maszyn; nie daje przywilejów, należnych skromnym wozom seryjnym, które są najpotrzebniejsze krajowi. kompromituje wreszcie zdrowy sens polskiej polityki celnej.

Tylko cło, pobierane od wartości wozu i samolotu, byłoby w zasadzie słuszne".

ZARYS HISTORJI LOTNICTWA (c. d.)

Rozdział IV

W poprzednich rozdziałach podaliśmy krótki chronologiczny przegląd rozwoju aeronautyki rozwoju balonów i sterowców. — Wyniki osiągnięte tego rodzaju aparatami jakkolwiek nadzwyczajne, bo umożliwiły Gen. Nobile na sterow-



ciu Norge, przelecić nad biegunem północnym, a sterowcowi hr. Zeppelina odbyć lot z Niemiec do Nowego Jorku i z powrotem, nierozwiązywały sprawy lotnictwa. — Myśl ludzka stale i wytrwale dążyła w kierunku stworzenia przyrządów i to jaknajprostszych, umożliwiających wzniesienie się w powietrze.

Widok ptaków szybujących w przestworzach pociągał człowieka i dążeniem ludzkości od tysięcy lat było opanowanie powietrza drogą miechaniczną — dania człowiekowi skrzydeł, które pomogły by unieść się nad ziemię.

Legendy o Ikarze, o perskim magu Xiakarze, o indyjskim Księciu Hanumanie zarówno jak rozpowszechniane bajki o latającym kobiercu, o skrzyni samolocie są tylko dowodem, jak wielkiem było pragnienie ludzkości by zdobyć możność latania.

Historja awjacji jest znacznie starsza niż historja aeronautyki. Pierwszym znanym przyrządem lotniczym był gołąb filozofa Archita z Tarentu z IV wieku przed Chrystusem.

Była to prawdopodobnie zabawka w rodzaju znanych obecnie latających motyli, lecz w każdym razie wskazywałaby na fakt, że zasada śmigła była mu znaną.

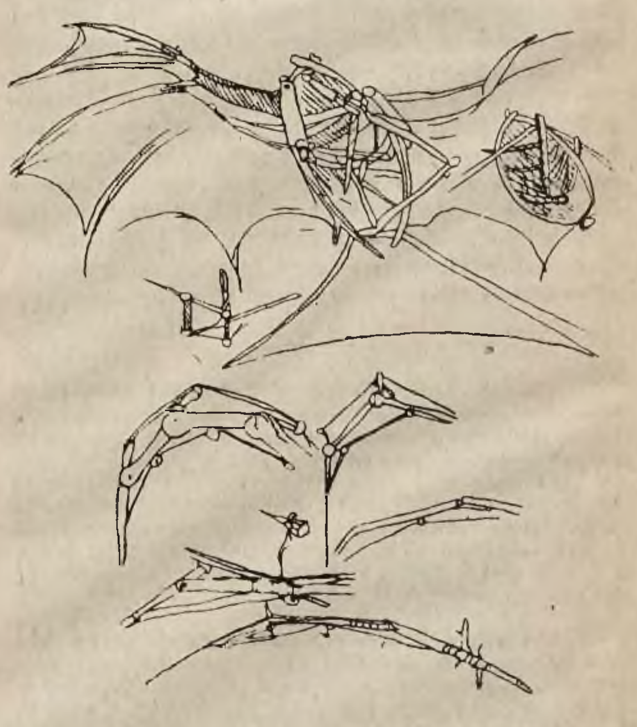
Następne próby, maga Simoninsa za czasów Nerona należy odnieść do prób lotu żaglowego, to samo próbował uskutecznić mnich Olivier, który na początku XI wieku wykonał kilka lotów po 100-120 kroków zeskakując z wież klasztornych benedyktynów w Malmsberri.

W 1496 roku matematyk Danti z Perugii wykonał aparat przy pomocy którego udało mu się wykonać kilka bardzo udatnych lotów nad jeziorem Trazimenckiem jednak gdy próbował dokonać lotu w Wenecji, lot ten zakończył się niefartunnie. Lotnik spadł na dachy domów i złamał nogę.

Rozbieżne i nie dokładne nie dają możności stworzenia sobie jasnego pojęcia o stosowanych aparatach i na jakiej zasadzie były one zbudowane dopiero Leonardo-da-Vinci dał pierwsze naukowe podstawy awiacji i trzeba stwierdzić że w ciągu czterech następnych wieków nic nowego nie stworzono.

Genjalny twórca „Ostatniej wieczerzy" „Jiocondy"; wynalazca dragi,—łodzi poruszanej kołem wodnym, maszyny dla piłowania marmuru; warsztatu tkackiego zainteresował się problematem lotnictwa i pracę swą rozpoczął od badania lotu ptaków przyczem rezultaty swych spostrzeżeń ujął w formie traktatu „Sul volo degli ucceli.

Znakomity uczony zdawał sobie sprawę z podobieństwa lotu i pływania to też mówi: „jak ręka pływącego opierając się o wodę posuwa ciało, tak skrzydło opierając się o powietrze porusza ptaka."



Leonardo-Do-Vinci mówi dalej:

„Ruch skrzydeł podtrzymuje w powietrzu ciężkiego i wielkiego orła, wiater naciskając na żagiel posuwa ciężko naładowany okręt, więc i człowiek posiadający skrzydła dostatecznej wielkości potrafi unieść się w powietrze".

Całym szeregu szkiców Leonardo-Da-Vinci tłumaczy zasady lotu i konstrukcje swego aparatu. Miał to być aparat przypominający nietoperza. Skrzydła miały być uruchamiane przy pomocy rąk i nóg człowieka.

Genjalny Florentańczyk nie przewidział tylko jednego, że człowiek jest za słaby i że trzeba dać znacznie silniejszy motor by oddzielić się od ziemi.

Szkice Leonarda-da-Vinci załączamy w reprodukcji. (d. c. n.) *Z. W.*



Miss Polonja i... „Essex“

218 x 25

Nowe znaki drogowe.

Kurjer Warszawski z dnia 8 b. m. podaje, że: „Automobilklub Polski“ otrzymał od ministerjum robót publicznych prawo ustawienia na drogach polskich nowego typu własnych znaków drogowych. Ustawienie tych nowych znaków jest robotą olbrzymią. Najpierw zacząłby zaopatrywać w znaki „Automobilklubu“ szlaki główniejsze. Przypuszczalnie trzeba będzie ustawić nanowo około 12.000 znaków. Koszt ustawienia nowych znaków zamierza „Automobilklub“ pokryć z opłat za reklamy, które umieszczać będzie na znakach. Z czasem wpływy te mogą stać się znakomitą finansową podporą „Automobilklubu“, narazie koszty inwestycyjne będą nader wysokie.

W lokalu „Automobilklubu w Warszawie można oglądać nowe typy znaków świetlnych posiadających w tarczy stożek szklany, odbijający światła samochodu.

Z czasem i znaki świetlne znajdą zastosowanie na ważniejszych i bardziej uczęszczanych arterjach. Koszt tych znaków jest oczywiście bardzo wysoki.

JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO



Taksometrów — liczników „ARGO“, oświetlonych, posiadających dokładną kontrolę poszczególnych taks (dziennej i nocnej).

Aparatów kontrolujących „Autograf“



Pierwsza Polska Fabryka Przeróbek Zużytych Opon na Nowe.



„ARGO“

Warszawa, Chmielna 116, tel. 416 - 12.

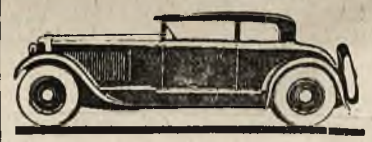
Fabryczne warsztaty reperacyjne. Montaż liczników i transmisji. Wszelkie części zamienne.

Rekord Zeppelina, który w drodze powrotnej z Ameryki przeleciał wyznaczoną sobie przestrzeń w 71 godzin, uznał oficjalnie na ostatniem swem posiedzeniu Międzynarodowy Związek Lotniczy.

Siedmiokonnym wozem dookoła świata.

Dwie dzielne angielki Miss Gladys de Haviland i Miss Mony Eley postanowiły odbyć podróż dokoła świata na maleńkim siedmio-konnym samochodziku. Zabierają one z sobą jedną walizę, jeden rewolwer i jedno koło zapasowe. Cała „wyprawa“, a nawet namiot, są z jedwabiu, wyjątek jedynie stanowią płaszcze. Odważne automobilistki zabierają z sobą posążek opiekuna automobilistów św. Krzysztofa.

Trasa tej oryginalnej niespotykanej dotąd w automobiliźmie podróży wynosi około 50 tysięcy kilometrów.



FABRYKA KAROSERJI SAMOCHODOWYCH

FELIKS STRZAŁEK

Warszawa, Ogrodowa 62, tel. 286-75.

wykonywuje:

LIMUSYNY, AUTOBUSY, FURGONY, PLATFORMY.

Trzy ofiary jednego motocykla.

Niezwykły wprost wypadek zdarzył się w Niemczech, w pobliżu jednego z małych miasteczek (Hochschaar). Pastwą przejeżdżającego motocykla padły trzy ofiary. Ciekawe jest, że wypadek powstał nie skutkiem przejechania nieszczęśliwych ofiar, tylko zatruły się one gazami wydmuchowymi z przejeżdżającego motocykla. Mimo tak tragicznego wypadku motocyklisty nie aresztowano, ponieważ śmiertelnemu zatruciu uległi nie trzej ludzie, tylko trzy świnki oberżysty z Hochschaar, które spacerowały sobie przy drodze i zbliżyły się zbytnio do przejeżdżającego motocykla.

MECHANICZNE ZAKŁADY WYROBÓW BLACHARSKICH

LUDWIK BALIŃSKI

i

LEON FIUTOWSKI

Sp. z ogr. odp.

WARSZAWA

Zarząd: Poznańska 11, tel. 7-86 i 284-14.

Budowa i remont chłodnic wszelkich typów.

Warszawa, ul. Marszałkowska 14, tel. 284-14.

Samochód konkurentem wielbłąda.

Ostatnie targi na wielbłądy w Marokku ustaliły, że popyt i cena wielbłądów maleją z dnia na dzień. Wypiera i zastępuje wszędzie „okręty pustyni“ samochód. Coraz częściej widzi się karawany samochodów ciężarowych. Z czasem zapewne będzie z wielbłądem podobnie jak z koniem w Stanach Zjedn. Stanie się zwierzęciem luksusowem.



Lotnictwo komunikacyjne w Sowietach.

Według zapowiedzi prasy sowieckiej rok bieżący przynieść ma bardzo poważną rozbudowę lotnictwa komunikacyjnego w Z. S. R. R. Suma przeznaczona na nowe urządzenie, oraz na utworzenie nowych linji lotniczych wynosi 74,7 milj. rubli. Z początkiem roku bieżącego istniało w Sowietach dwanaście dużych linji lotniczych obsługujących okrągło 12 tys. klm. przestrzeni.

W tym roku plany sowieckie idą bardzo daleko, zapowiadając utworzenie szeregu nowych linji lotniczych i zwiększenie obsługiwanej przestrzeni do 42.800 klm. Ekspanzja lotnicza sowiecka kieruje się przedewszystkiem na Wschód; — w kierunku Persji, Afganistanu, Turcji, chodzi tu również o stałe połączenie lotnicze z Chinami i Japonją. Oprócz tego projektuje się cztery linje wodno-lotnicze wzdłuż wielkich rzek: Wołgi, Leny, Jenisseju i Obi.

Z komunikacji powietrznej.

W związku z dalszem wprowadzeniem na linjach powietrznych nowych 10-cio osobowych samolotów typu Fokkera, które to samoloty, obsługując przez cały styczeń linję WARSZAWA—POZNAŃ, zdały świetnie egzamin, z dniem 1 lutego b. r. wprowadzone zostały następujące zmiany na szlakach powietrznych.

1) *Na linji Warszawa—Gdańsk* kursują 10-osobowe samoloty typu Fokker w miejsce samolotów 6-osobowych typu Junkers.

2) *Na linji Warszawa — Lwów* samoloty kursować będą we wtorki, czwartki, soboty, startując z WARSZAWY o godz. 12.30 i przybywając do LWOWA o godz. 15.15, ze LWOWA do WARSZAWY w poniedziałki, środy i piątki, startując ze LWOWA o godz. 9.00 i przybywając do WARSZAWY o godz. 11.45.

Samoloty ze LWOWA do WARSZAWY, oraz z GDAŃSKA do WARSZAWY posiadają w WARSZAWIE *bezpośrednie połączenie*, dzięki czemu czas podróży między LWOWEM a GDAŃSKIEM wynosi zaledwie 5½ godziny. Podobne bezpośrednie połączenie posiadają samoloty na linjach POZNAŃ — WARSZAWA i WARSZAWA—LWÓW. Dzięki temu pasażerowie, poczta i towary przewożone są z POZNANIA do LWOWA wzgl. odwrotnie zaledwie w przeciągu 6 godz.

Wszystkie samoloty, kursujące na polskich szlakach komunikacyjnych są ogrzewane tak, *iż wewnątrz kajut pasażerskich panuje normalna, pokojowa temperatura.*

Charakterystycznem jest, iż wielkie opady śnieżne, które w ostatnich czasach utrudniają, a nawet tamują komunikację kolejową, na komunikację lotniczą nie mają żadnego wpływu *i wszystkie linje obsługiwane są z wysoką regularnością.*

BACZNOŚĆ! BACZNOŚĆ!

AUTOMOBILIŚCI

Proszę żądać „gratis i franco" najnowszy katalog

na wszystkie

PRZYBORY SAMOCHODOWE

L. KRUPKA

Warszawa, Nowy-Świat 5.

Londyn — Alexandria — Indje.

30 marca nastąpi otwarcie najdłuższej na świecie linji lotniczej z Londynu do Indji przez Aleksandrję. Długość przelotu wynosi około *siedmiu tysięcy kilometrów.* Podróż trwać będzie sześć i pół dnia.

Już teraz zapowiadają, że otwarcie tej linji powietrznej jest tylko wstępem do stworzenia komunikacji lotniczej między Londynem a Australją.

AUTOMOBILIŚCI i MOTOCYKLIŚCI!!!

ZBLIŻA SIĘ SEZON

Każdy z Was powinien zaopatrzyć się w ilustrowany podręcznik p. t.

„PRZEPISY POLICYJNE O RUCHU SAMOCHODOWYM"

Podręcznik ten opracowany przez Nadkomisarzy P.P. — K. Fuchsa i M. Sobotę, *jest do nabycia we wszystkich księgarniach i na dworcach kolejowych po cenie 2.50 zł.*

W większych ilościach nabyć można z rabatem — Warszawa, Daniłowiczowska 6 — K. Fuchs.

Linja lotnicza Praga — Londyn.

Dnia pierwszego kwietnia rozpocząć się ma regularna komunikacja powietrzna między Pragą a Londynem. W ten sposób Polska uzyska pośrednie połączenie lotnicze z Anglją. Przelot z Pragi do Londynu (przez Marienbad, Kassel, Essen i Rotterdam) trwać będzie 9 godzin.

Antyki automobilowe.

Związek kupców automobilowych w New-Jorku wyznaczył ceny dochodzące do 1000 dol. am. za najstarsze samochody, a w każdym razie budowane przed 1900 rokiem. Zbiór tych samochodów ma zapoczątkować przyszłe Muzeum Automobilowe.

ŚWIECE

Gilardoni

DOSTARCZA

BELGIJSKO-POLSKIE TOWARZYSTWO HANDLOWO-PRZEMYSŁOWE

„BELPOL"

Sp. Akc.

WARSZAWA, ŻÓRAWIA 15. :-: :-: :-: :-: :-: TELEFONY: 274-63, 274-03.

Lotnikowi angielskiemu Hilcknerowi, który swego czasu przeleciał z Europy (Londyn) do Australji w 16 dni przyznano złoty medal Międzynarodowego Związku Lotniczego za rok 1928.

Ford będzie wyrabiał lotnicze silniki włoskie. Jest to wielkie zwycięstwo dla włoskiego przemysłu lotniczego. Ford zainteresował się mianowicie nowym silnikiem Asso 80 T. znanej zresztą chlubnie wytwórni Isotta Franschini. Silnik ten przeznaczony jest dla samolotów turystycznych i posiada 6 cylindrów ustawionych w szereg.

Rekord szybkości na awjonetce. Zwiększenie handlowej szybkości awjonetki musi nas żywo interesować. Zwłaszcza jeśli chodzi o maszynę znaną, jaką jest awjonetka Moth. Otóż dnia 3-go grudnia r.ub. awjonetka ta na lotnisku własnem wytwórni w Stang Lane osiągnęła szybkość 192.864 km. na godzinę na odcinku stukilometrowym. Rekord tej kategorji znajdował się dotychczas w rękach niemców, Baumera i Pulsa. Zdobyli go oni dnia 10 lipca 1927 roku na awjonetce konstrukcji Baumera.

Ówczesna szybkość wynosiła 191.954 km. na godz.

Elektrotechnika Samochodowa

„MAGNET"

Z. POPŁAWSKI Sp. z o. o.

Firma nagrodzona dyplomem uznania L.O.P.P. w 1927 r.

WARSZAWA, HOŻA 33, TEL. 19-31.

Firma nagrodzona dyplomem uznania L.O.P.P. w 1927 r.

Największe warsztaty reparacyjne

Naprawa wszelkich typów i marek:

Magnet, Dynamomaszyn, Starterów, Akumulatorów i t. d.

Wykonanie solidne, ceny niskie. W ciągu 1928 r. naprawiono: 3985 magnet, 2774 dynamomaszyn, 3152 akumulatorów i obsłużono 16,750 klijentów.

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa 70 gr. za cm.² Stronica w tekście i za tekstem 50 gr. za cm.² Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę zawodową, do trzech wierszy gratis.

Prenumerata kwartalna „Autolotu" 3.50 zł., półroczna 7 zł., roczna 14 zł. Zagranicą 24 zł. 50 gr. Numer pojedyńczy 30 gr.

Redaktor: TADEUSZ GRIIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Drukarnia „Społeczna", Pl. Grzybowski 3|5. tel. 205-80. Wydawca i Red. odp.: JERZY SCHOLTZ.